Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/3435

22. 11. 88

Sachgebiet 63

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN

zur dritten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1989

hier: Einzelplan 30
Geschäftsbereich des Bundesministers für Forschung und Technologie
— Drucksachen 11/2700 Anlage, 11/3222, 11/3231 —

Der Bundestag wolle beschließen:

A. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, künftig keinerlei Mittel mehr für die Magnetschwebebahn auszugeben.

B. Der Deutsche Bundestag stellt zur Magnetschwebebahn fest:

Der TRANSRAPID (TR) belastet die Umwelt und ist verkehrspolitischer Unfug. Der Deutsche Bundestag lehnt die Magnetschwebebahn TRANSRAPID ab.

Ausschlaggebend hierfür sind sowohl die unmittelbaren Umweltschäden als auch die indirekten Auswirkungen über eine umweltfeindliche Verkehrspolitik.

I. Direkte Umweltschäden durch die TRANSRAPID-Technik

Diese ergeben sich aus dem Lärm, dem hohen Energieverbrauch, dem hohen Rohstoffbedarf und dem Flächenverbrauch:

1. Lärm

Der Lärm des TRANSRAPID ist höher als der jeder herkömmlichen Bahn. Die bei Tempo 300 km/h angestellten Vergleiche hinken, da der TRANSRAPID 400–500 km/h fahren soll. (Lärmreduzierung könnte nur sein, wenn der ICE nur 200 km/h oder der TRANSRAPID 250 km/h fahren würde.) Die (bei 25 m Entfernung gemessenen) Lärmwerte des TRANSRAPID werden bisher verschleiert:

- Die Herstellerangaben sprechen von maximal 65 dB(A);
- ältere Studien geben bis zu 96 dB(A) an (Eisenbahntechnische Rundschau [ETR] Heft 1/3 1980);
- in der Antwort auf die Kleine Anfrage der GRÜNEN zum Systemvergleich ICE – TRANSRAPID bezüglich Lärm und

Energie wurden nur geschätzte/gemittelte Werte für den TRANSRAPID 86 dB(A) bei 300 km/h gegenüber gemessenen 89 dB(A) beim ICE herangezogen;

– intern drang ein gemessener Wert von 92 dB(A) bei 300 km/h durch.

Tatsache ist, daß jetzt erst begonnen wird, Lärmquellen und technische Reduzierungsmöglichkeiten zu erforschen. Ausschlaggebend sind aber hier in den höheren Geschwindigkeitsbereichen nicht mehr irgendwelche Rollgeräusche, sondern allein der Luftwiderstand, d. h. der Lärm ist zuallererst abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit, nicht vom System. (Im übrigen: Geräuschmessungen im Fahrzeuginnern ergaben laut BUND 76 dB(A) bei 350 km/h.)

2. Energieverbrauch

Der Energieverbrauch ist bei den geplanten Geschwindigkeiten (mehr als 300 km/h) ca. doppelt so hoch wie bei der Bahn. Selbst bei 250 km/h soll er beim TRANSRAPID nur 6–10% niedriger als beim ICE liegen.

Laut Sonderdruck auf ETR Heft 11/81 stellt sich der Energieverbrauch graphisch wie folgt dar:

PKW:	200–380 Wh/Pers km*	bei 100–150 km/h
DB:	150–250 Wh/Pers km	bei 100–300 km/h
TR:	220–410 Wh/Pers km	bei 250–400 km/h

Auch hier gilt: In den geplanten Geschwindigkeitsbereichen sind Beschleunigungs-, Verzögerungs- und Rollwiderstandsenergie vernachlässigbar (also das systemspezifische leichtere Gewicht des TRANSRAPID irrelevant) gegenüber dem Energieverbrauch für die Überwindung des Luftwiderstandes. Dieser steigt mit zunehmender Geschwindigkeit im Quadrat. Energie würde also nur durch reduzierte Geschwindigkeiten gespart.

3. Rohstoffverbrauch

Der Rohstoffverbrauch wird auf insgesamt ca. 40% höher als bei der herkömmlichen Bahn geschätzt. Dieser Materialaufwand ist systemimmanent, also auch nicht optimierbar, denn der Linearmotor des TRANSRAPID ist so lang wie die gesamte Strecke. Entlang der Streckenführung ist der „Stator" des Motors als Kupferwicklung angebracht, während der „Rotor" am Fahrzeug von ihm angetrieben darüber läuft.

4. Flächenverbrauch

a) Zusätzliche Versorgungseinrichtungen

Die Trassenführung stellt mit den stärksten Eingriff dar: Mit einer einfachen Trasse auf Stelzen ist es nicht getan. Eine Straße zur Wartung muß entlang der gesamten Trasse gebaut werden. Aus

* Wattstunden pro Personenkilometer

Sicherheitsgründen sind Notstege, Schutzräume und Evakuierungspunkte notwendig, die das gesamte Bauwerk wesentlich voluminöser machen. Ganz zu schweigen von den Zerstörungen in der Bauphase.

b) Trassierungsparameter

Der TRANSRAPID scheint von der Technik her kleinere Kurvenradien (bei 300 km/h 2 250 m, Rad-Schiene-Technik bei 300 km/h: 3 250 m [reiner Personenverkehr]) und größere Steigungen (TRANSRAPID bis zu 10% gegenüber 2,5% Rad-Schiene im reinen Personenverkehr, 1,28% Neubaustrecke Hannover-Würzburg [Mischverkehr] zu ermöglichen. Ungeklärt muß bleiben, ob sich dieser technische Vorteil überhaupt in die Landschaft umsetzen läßt hinsichtlich

— dessen, ob auch diese Trassierungsparameter überhaupt für eine „landschaftsangepaßte" Streckenführung ausreichend sind.

  Für die Rheinstrecke vermutet man schon, daß doch massive Einschnitte und Hochbauten notwendig sind, aber auch in dem z. T. hügeligen Gelände zwischen Hannover und Hamburg wird die Trassenführung des TRANSRAPID in Einschnitten oder Hochbauten verlaufen müssen, was einen erheblichen Eingriff in die Umwelt bedeutet.

  Hierbei muß entweder das Naherholungsgebiet Harburger Berge weiter zerschnitten werden oder ein Umweg in Kauf genommen werden, der andere Gebiete beeinträchtigt und das Projekt verteuert.

— der Verträglichkeit der Kurvenradien für die Passagiere („Achterbahneffekt").

  Während die Wannentrassierung scheinbar problemlos ist, liegen außer bei der NASA keinerlei Erfahrungen über die Verträglichkeit des Schwungs über 1 m/sec^2 vor. Die DB trassiert mit 0,5 m/sec^2, der TGV mit 0,7 m/sec^2.

  Zur Vermeidung des „Achterbahneffekts" bei hohen Geschwindigkeiten muß die Trasse mit möglichst wenigen Kurven und Steigungen auskommen. Dieser geradlinige Verlauf zwingt aber dann doch zum Bau von Einschnitten und Hochbauten der Trasse.

c) Trassenführung über den Autobahn-Mittelstreifen

Die Idee, den TRANSRAPID „raumsparend" auf den Autobahnmittelstreifen zu trassieren, fällt der Geschwindigkeit zum Opfer: Auch hier sind die Radien viel zu gering, um Vorteile gegenüber der Rad-Schiene-Technik zu erzielen. Diese Konzeption wird laut MVP nicht mehr erwogen.

d) Innerstädtische Trassenführung

Eine Anbindung des TRANSRAPID an das bestehende Verkehrsnetz erfordert eine weitere Trasse dieses nun 5. Verkehrsträgers durch die Innenstädte und dichten Siedlungsräume (zusätzlich zu den bestehenden Verkehrsträgern Schiene, Straße, Schiffswege und Flughäfen).

Was dies für die Anlieger, das Stadtbild, den Wohnwert, die räumliche Realisierbarkeit und an Kosten und wiederum an Beeinträchtigung der kostbar gewonnenen Zeitersparnis bedeutet, ist völlig ungeklärt:

- In Hannover werden deshalb nur teure unterirdische Trassenführungen erwogen;
- eine Trassenführung durch die Hamburger Innenstadt wird aus Kosten- und Raumgründen sowie wegen der Beeinträchtigung des Stadtbildes für unrealistisch gehalten. Der Geschwindigkeitsvorteil wäre allemal verloren, da die Bahn nur 20–50 km/h fahren kann und allein für die Strecke Hauptbahnhof-Flughafen 16 Minuten braucht. Realistisch ist, daß die Strecke um den Süden von Hamburg herumgeführt werden müßte und damit die dichtbesiedelte Landschaft weiter ihres Wohnwertes beraubt und die letzten Grünflächen durch die Trasse zerschnitten würden.

  Die Gefahr besteht darin, daß hier ein Vorhaben in der Größenordnung der heiß umkämpften südlichen Güterumgehungsbahn durch die Vier- und Marschlande, die schließlich von Umweltschützern verhindert wurde, entstehen soll.

Die technische Umsetzbarkeit eines „bivalenten Fahrweges"[1]), der die Voraussetzung für die Innenstadt-/Hauptbahnhofanbindung darstellt, ist bezüglich signaltechnischer Probleme und gegenseitiger Störungen völlig unerforscht und umstritten. Er ist deshalb – obwohl er zu Werbezwecken immer wieder noch bemüht wird – von Seiten der betreuenden MVP als unrealisierbar längst fallengelassen worden.

Konsequenzen dürften der Verzicht auf die innerstädtische Anbindung und damit die Nichtintegration in das bestehende Verkehrsnetz sowie die mit den ausgelagerten ‚Bahn'höfen verbundenen gravierenden siedlungsstrukturellen Auswirkungen sein.

II. Umweltfeindliche Verkehrspolitik

1. Fehlende Gütertransport-Möglichkeiten

Der TRANSRAPID kann keine Massengüterabfertigung leisten. Theoretisch ist allenfalls ein Transport von Leichtgütern in recht eigenwilligen und nicht kompatiblen Spezialcontainern denkbar, technisch ist solches jedoch bisher nie ausgeführt worden.

Pro Wagensektion könnten maximal 25 t Güter transportiert werden. Die Maximalfrachten betrügen somit:

- TRANSRAPID: 200 t (max. 8 Sektionen)
- DB-Leichtgewichtgüterzüge: 300 – 400 t
- DB-Schwertransportgüterzüge: 1 200 – 1 500 t.

---

[1]) Unter „bivalentem Fahrweg" werden Vorstellungen gefaßt, die eine gemeinsame Trasse (übereinander oder untereinander) von Schiene und TRANSRAPID-Fahrweg vorsehen (vgl. Konstruktionsentwürfe der Herstellerfirmen). Sinnvoll kann der bivalente Fahrweg ausschließlich zur gemeinsamen Einfahrt in die Bahnhöfe, nicht als gemeinsame Gesamttrassierung von DB-Zügen und TRANSRAPID diskutiert werden (vgl. Broschüre der GRÜNEN Süd-Bayern).

Sollte der TRANSRAPID DB-Strecken ersetzen (z. B. Hamburg-Hannover), so kann dieses System dies nur in bezug auf den lukrativsten Teil der DB-Transportleistungen, den Personenfernverkehr. Personennahverkehr und Güterverkehr blieben dabei „auf der Strecke".

2. *Haltepunkt-Wegrationalisierung*

Der TRANSRAPID könnte nur bei großen Entfernungen sinnvoll sein, soll sein Geschwindigkeitsvermögen zum Tragen kommen und er nicht unmittelbar nach Erreichen der Höchstgeschwindigkeit wieder abgebremst werden. Das bedeutete Mindestabstände der TR-Haltepunkte von 100–150 km. In der dichtbesiedelten Bundesrepublik Deutschland ist er damit aber uninteressant.

- Aus regionalpolitischer Sicht, die regionale und nicht zentrale Strukturen fördern will;
- aus ökologischer Sicht, die eine Verlagerung möglichst vieler, also v. a. kurzer Wege auf umweltschonendere Verkehrsmittel anstrebt und die Verkehrszwänge zu längeren Wegen abbauen will, statt diese durch schnellere Erreichbarkeit zu fördern;
- bei Orientierung auf den Bedarf der größten Nachfrager/innengruppe, die der Pendler und Pendlerinnen, statt auf den exklusiven Geschäftsreiseverkehr. (Dieser macht 7–15 % des DB-Fahrgastaufkommens aus. ⅔ aller DB-Einkünfte entspringen nach DB-Bilanz der Bedienung des Fahrgastaufkommens 2. Klasse, des Freizeit- und Pendelverkehrs, für dessen Verkehrsmittelwahl die Reisezeit weniger ausschlaggebend sein dürfte als Fahrpreis, Takt etc);
- bei Anerkennung und Förderung gemeinwirtschaftlicher Ausgaben der vom Bund finanzierten Verkehrsmittel

ist es wichtig, daß Haltepunkte relativ eng beieinander liegen müssen.

3. *Siedlungsstrukturelle Folgen*

Die Auslagerung der TR-„Bahnhöfe" aus den Stadtzentren an die Peripherie als Konsequenz daraus, daß in den Städten kein Platz für einen 5. Verkehrsträger ist, kann ähnliche Auswirkungen haben wie die Verlagerung von Hauptverbindungen aus der Innenstadt in die Randlage von Kassel. Der neue IC-Bahnhof ist nicht der alte Hauptbahnhof, sondern der bis vor kurzem recht bedeutungslose Bahnhof Wilhelmshöhe. Längst läuft der Trend der Geschäftswelt aus der Stadt hinaus in Richtung Wilhelmshöhe, längst explodieren die Wohn- und Geschäftsmieten, weil andere mietsuchende Verkaufsketten höhere Mieten zahlen wollen. Das gesamte Umfeld wird einer Umstrukturierung bis hin in die Soziostruktur unterworfen. Auf der anderen Seite spielt sich das Ganze im Hauptbahnhofsbereich umgekehrt ab. Große Kaufhausketten lassen Neubaupläne platzen und sitzen nun auf bahnhofsnahen Grundstücken. Eine ganze Stadt wird umgekrempelt und muß die Kosten dafür zum großen Teil selber tragen.

Ob diese Folgekosten in der Wirtschaftlichkeitsberechnung des BMFT (Bundesministerium für Forschung und Technik) für den

TRANSRAPID berücksichtigt werden, ist höchst zweifelhaft; ob die in der Kleinen Anfrage (s. Anlage) genannte Größenordnung zutrifft, ist nicht nachvollziehbar.

4. Nichtintegration des TRANSRAPID in das bestehende Netz des öffentlichen Verkehrs — gebrochener Verkehr

Folgen der Nichtanbindung des TRANSRAPID an das bestehende Netz des öffentlichen Verkehrs wären:

— zweifache Umsteigenötigung mit entsprechendem Zeitumfang und erheblichem Zeitaufwand, der die kostbare Zeitersparnis durch den einzigen Vorteil, die hohe Geschwindigkeit, wieder auffrißt[2]);

— Benutzerunfreundlichkeit durch gebrochenen Tarif;

— Benutzerunfreundlichkeit für behinderte Menschen, Alte, Sehbehinderte, Kinderwagenschiebende u. ä;

— Folgekosten bzgl. der jeweils erforderlichen Infrastrukturanpassungen, ÖPNV-Anbindung. Diese Kosten wurden bei den Wirtschaftlichkeitsrechnungen, die bisher nur den ländlichen Raum finanztechnisch erfaßten, nicht berücksichtigt. Laut BUND hat die Kostenkalkulation für die Relation Köln–Brüssel–Paris (3 Varianten in der Rad-Schiene-Technik, 1 Magnetschwebeschnellbahn) deutlich gemacht, daß eine Magnetschwebeschnellbahn ca. 40 % teurer wäre (ca. 10 statt 7 Milliarden DM).

5. Aushebelung des öffentlichen Verkehrssystems – Konkurrenz zur DB

Diese genannten Nachteile würden das Nachfragepotential und die Rentabilität einer TRANSRAPID-Referenzstrecke negativ beeinflussen. Es sei denn, die beteiligte Industrie will die Folgekosten auf andere Träger abwälzen, oder die Regierungskoalition strebt den Ausstieg aus den bestehenden und gewachsenen Schienensystemstrukturen und die beteiligte Industrie die Konkurrenz zum öffentlichen Verkehrsträger Bundesbahn an.

Nichts anderes legt der Vorschlag von Thyssen für eine Strecke Dortmund–München und der Vorschlag einer „Super-Acht" durch das Bundesgebiet seitens der Koalitions-Haushaltsexperten[3]) nahe. Letztere haben allerdings schnell gemerkt, daß das laute Aussprechen solcher Pläne, das die frontale Konkurrenz zur DB und Ambitionen auf Privatisierung des lukrativsten Teils des öffentlichen Verkehrs allzu offensichtlich machte, nicht nur in der

[2]) Geplant sind bei der Rhein/Ruhr-Rhein/Main-Strecke Bahnhöfe u. a. in Köln-Mülheim, Siegburg, Wiesbaden-Ost und Frankfurt-Flughafen (Ende der Strecke). Die Nutzer/innen müssen erst aus den Zentren heraus zum TRANSRAPID-Bahnhof fahren, dort umsteigen und ggf. z. B. in Frankfurt-Flughafen wieder umsteigen, um in die City zu gelangen. Die Strecke von Köln nach Frankfurt wird bei beiden Systemen ca. 170 km lang sein. Bei 400 Stundenkilometern (TRANSRAPID) würde man (ohne Zeitverluste an den Haltepunkten eingerechnet) ca. 25 Minuten benötigen, mit der Rad-Schiene-Technik bei 250 Stundenkilometern ca. 40 Minuten. Der Fahrzeitgewinn von 15 Minuten ist erst einmal relativ gering, andererseits wird er – wie beschrieben – durch zweimaliges Umsteigen mehr als aufgezehrt.

[3]) Beachte das Dementi des zuvor an diesem Vorschlag beteiligten Thyssen-Geschäftsführers Heltmut Wiezcorek laut FR vom 30. September 1988.

Öffentlichkeit, sondern auch innerhalb des Kreises der an TRANSRAPID und ICE gleichzeitig beteiligten Industrie nicht gerade förderlich war und haben sich schnell auf die Referenzstreckenentscheidung der Koalitionsarbeitsgruppe zurückgezogen.[4])

Hintergründiges Ziel scheint ein kommerzielles Magnetschnellbahnnetz zu sein. Die Anbindung Skandinaviens (über Kiel) wurde angesprochen. Voruntersuchungen über mögliche Alpentransversalen werden durchgeführt.

Besonders die wieder in die Diskussion gebrachte Trassenvariante Rhein/Ruhr – Rhein/Main macht deutlich, daß man verkehrspolitisch die Rosinen der Deutschen Bundesbahn herauspicken will. Sollte diese Strecke tatsächlich mit der Magnetbahntechnik realisiert werden, hätte dies eklatante Auswirkungen auf die Haushaltslage der Deutschen Bundesbahn (verbunden mit allen nachfolgenden Konsequenzen, z. B. für den Schienenpersonennahverkehr).

Erstaunlich ist, wer hier die maßgeblichen verkehrspolitischen Entscheidungen trifft. Die erneute Diskussion um die Strecke Köln – Frankfurt entbrannte, obwohl diese Strecke von der Koalitionsarbeitsgruppe „TRANSRAPID" nicht mehr in die engere Wahl gezogen worden war (vgl. Schriftliche Frage des MdB Michael Weiss vom 20. Mai 1988) und nachdem Bundesverkehrsminister Warnke ausdrückliche diese Strecke ausgeschlossen hatte (vgl. Welt, FR, Kölner Stadtanzeiger vom 23. April 1988). Seine Gründe waren und sind legitim und nachvollziehbar: Als verantwortlicher Dienstherr der DB und, mit Blick auf die näherrückende Realisierung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes, als für die Verkehrspolitik verantwortlicher Minister wäre von ihm eigentlich eine klarere Artikulation auch in jüngerer Zeit zu erwarten gewesen. Als solcher sollte er auch immense Investitionen in eine neue Infrastruktur nicht verantworten können, wenn sie nicht ein grundlegend besseres System als das bestehende einführt. Als einzige Vorteile bleiben dem TRANSRAPID-System die leistbaren hohen Geschwindigkeiten. Diese jedoch wurden vom ICE inzwischen bereits eingeholt[5]). Eine Entwicklung analog des italienischen Pendolinos könnte, das bestehende Schienennetz der DB nutzend, den angestrebten Geschwindigkeitsbereich leisten. Diese Entwicklung wurde aber von seiten des BMFT verschlafen.[6]) Jetzt wird sie durch Ankauf und Umrüstung von Pendolinos ersetzt.

---

[4]) vgl. offener Brief eines Mitglieds des Deutschen Bundestages an Bundeskanzler Kohl vom 30. September 1988.

[5]) Den Geschwindigkeitsrekord von 406 km/h am 1. Mai 1988 begleitet hartnäckig das Gerücht, es habe von Seiten des BMFT den Versuch dessen „Verbotes" gegeben (vgl. Schriftliche Frage des MdB Ernst Haar, die am 5. Mai 1988 beantwortet wurde).

[6]) vgl. Antrag zum Haushalt 1990 seitens der GRÜNEN zur Verlegung der Verkehrsforschungsmittel aus dem BMFT ins BMV.

Die vom TRANSRAPID erreichten Geschwindigkeiten sind nicht systemimmanent begründet, sondern basieren allein auf dem Ausstieg aus der Formatierung, die das bestehende Schienennetz vorgibt und begrenzt:

- durch die Höhe der Oberleitungen von 5,25 m (der TRANSRAPID ist 2,20 m niedrig);
- durch den Gleismittenabstand, der im Gegenverkehr eine maximale Zugbreite von 3,02 m zuläßt (der TRANSRAPID ist 3,50 m breit);
- durch die daraus resultierende Ausdehnung der DB-Züge in die Länge (gegenüber der gedrungeren, kürzeren Formatierung des TRANSRAPID).

Eine Entscheidung DB oder TRANSRAPID müßte also als eine Entscheidung „Nutzung des bestehenden Schienennetzes" versus „Bau eines neuen Verkehrsnetzes", das keinen Güter- und Personennahverkehr, aber Personenfernverkehr leisten kann, aufgefaßt werden.

6. Keine Verlagerung von PKW- und Flugverkehr

Der TRANSRAPID wird angeboten als ideale Lösung für die nach 1992 noch gravierenderen Probleme des überfüllten Himmels und der überlasteten Straßen bzw. als „umweltfreundlicher Ersatz" für diese Verkehre. Mit diesen konkurriere er und nicht mit der DB, die er vielmehr ergänzen solle, argumentieren die TRANSRAPID-Befürworter.

Jedoch: Einerseits können die Probleme anders gelöst werden (Begrenzung des innerdeutschen Flugverkehrs, Tempolimit, weniger massive Förderung des Straßenbaus etc.), andererseits liegen die größten finanziellen, aber auch verkehrlichen Defizite der Deutschen Bundesbahn nicht im Personenfernverkehr, sondern im Güterverkehr und im Schienen-Personennahverkehr, also in einem Sektor, der vom TRANSRAPID nicht abgedeckt wird.

TRANSRAPID-Haltestellen an Autobahnkreuzen legen es nicht unbedingt nahe, daß jemand sein Auto abschafft, weil es den TRANSRAPID gibt, wohl aber ein ausgebautes und dichttaktiges Netz des ÖPNV.

Der niedersächsische Landtag hat sich mit großer Mehrheit für die Strecke Hannover-Hamburg ausgesprochen. Ziel: eine Art Verbundflughafen Langenhagen-Fuhlsbüttel. Aus gleichem Grund wird eine TRANSRAPID-Strecke Flughafen Düsseldorf – Flughafen Köln/Bonn befürwortet. Verbundflughäfen jedoch sind nicht dazu geeignet, den Flugverkehr zu reduzieren – sie übernehmen vielmehr eine Lückenbüßerfunktion innerhalb des Flugverkehrs. Durch Verteilung erhöhen sie die Flugkapazität.

Das Fahrgastaufkommen aus dem Binnenflugverkehr würde ohnehin nicht für einen rentablen Betrieb des TRANSRAPID reichen und kann schon heute durch den IC-Verkehr aufgefangen werden.

Eine TRANSRAPID-Strecke Hamburg–Hannover jedenfalls – sollte sie je gebaut werden – ersetzt keinen einzigen Binnen-

Linienflug (denn es gibt keinen!), würde zuallererst aber der DB 80% ihres Fahrgastaufkommens auf dieser Strecke abziehen, nämlich laut „vorläufigem Bericht" (= veröffentlichter Teil der Einsatzfelderstudie) von 8 515 000 Personenfahrten im Jahr 1 214 000 vom PKW, aber 7 301 000 von der DB.

7. Regionale Infrastrukturförderung?

In der Diskussion um die Strukturprobleme des Ruhrgebietes wird häufig die Notwendigkeit des Baus der TRANSRAPID-Strecke von Essen über Düsseldorf/Köln nach Frankfurt/Mannheim ins Gespräch gebracht. Ein eventueller Bau würde aber keinen Strukturwandel im Ruhrgebiet mit sich bringen, sondern sogar die entstandenen Diskrepanzen festschreiben. MBB etc. würden aus dem süddeutschen Raum die Technik liefern, Stahl und Beton wird von den im Ruhrgebiet ansässigen Firmen produziert und verarbeitet. Der TRANSRAPID als Retter von Rheinhausen?!

Eine US-Studie, die die wirtschaftlichen Wirkungen von Schienen-/Magnetbahn-Fernverkehrssystemen vergleichend untersucht, kommt zu dem Ergebnis, daß durch die Wiederbelebung der – dort bereits kaputten – Innenstädte durch die entsprechenden Bahnhöfe der Fernverkehrssysteme – und nur durch diese Wiederbelebung – nennenswerte und dauerhaftere Arbeitsplatzeffekte erzielbar sind, und zwar durch den dadurch geförderten Dienstleistungssektor!

Ein von den TRANSRAPID-Herstellern verheißenes Zusammenwachsen der Zentren würde insgesamt den Konkurrenzdruck auf die regionale Wirtschaft noch verstärken.

8. Verkehrspolitische Konsequenz für eine „Referenz"-Strecke

Verkehrspolitischer Nutzen – errechnet nach den Kriterien der für eine Realisierung von Bundesfernstraßen notwendigen und ökologischen Einwendungen gegenüber stets als objektiv vorgeführten Kosten-Nutzen-Analyse – wird dem TRANSRAPID denn auch von Regierungsseite nicht zugeschrieben (s. Antwort auf Kleine Anfrage, Drucksache 11/3184). Statt dessen werden exportfördernde Ziele angeführt. Diese können jedoch erstens nicht aus dem Verkehrsetat, also dem Einzelplan 12, den Geldern des BMV finanziert werden, und können zweitens, wenn schon nicht zum Nutzen, dann aber erst recht nicht zu Lasten des bestehenden bundesdeutschen Verkehrsnetzes verfolgt werden.

Daraus ergeben sich die Konsequenzen, daß eine weitere Versuchs- bzw. Referenzstrecke in der Bundesrepublik Deutschland nicht gebaut zu werden braucht und parallel zu einer bestehenden Rad-Schiene-Verbindung nicht gebaut werden darf. Den Vorsprung, den die deutschen Techniker angeblich gegenüber dem Ausland besitzen, kann man auch halten, wenn eine Referenzstrecke dort – im Ausland – gebaut wird, wo sie einen verkehrspolitischen Wert aufweisen könnte und wo sie nicht in Konkurrenz zu bereits vorhandenen öffentlichen Verkehrsträgern (Rad-Schiene) tritt. Die Bundesregierung könnte sich ggf. sogar an der

Finanzierung einer solchen Referenzstrecke im Ausland beteiligen (Wirtschaftsförderung, Außenhandels-Förderung), falls dies notwendigt sein sollte.

Die Bundesrepublik Deutschland kann es sich (s. DB-Sanierung) nicht leisten, solche immensen Finanzmittel mit einem fünften Verkehrsträger zu binden. Diese Mittel fehlen an anderer Stelle der Deutschen Bundesbahn, speziell im Schienen-Personennahverkehr oder auch im kombinierten Verkehr vollends. Festzustellen ist ferner, daß in den letzten Jahren die konventionelle Rad-Schiene-Technik in bestimmten Bereichen entscheidend verbessert wurde (ICE-Zug, Pendolino), so daß ein Bedarf für den TRANSRAPID aus dieser Sicht nicht als gegeben anzusehen ist.

Bonn, den 22. November 1988

Weiss (München)
Frau Rock
Dr. Lippelt (Hannover), Frau Schmidt-Bott, Frau Vennegerts und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 231967
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 201363, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (0228) 363551
ISSN 0722-8333